CZASOPISMO

ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ORGAN LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK XII ZESZYT 2 (172)

LWÓW, LUTY 1936

TREŚĆ:

Tragiczne nieporozumienie

(st.) Sądzono dotychczas w sferach pracowników państwowych, a zwłaszcza kolejarzy, że lata służby w państwach zaborczych — to nienaruszalne tabu, iż bronią je aż nadto dobrze i silnie zarówno ustawy państwowe, jak i traktaty międzynarodowe. Były to t. zw. „prawa nabyte", a zatem „nietykalne" — tak, że, jeżeli kiedykolwiek ludzie małej wiary i nałogowi pesymiści o przewrażliwionej intuicji krakali na temat możliwości ukrócenia owych uprawnień, reagowano na to zawsze z dużą pewnością siebie, pogróżkami o Trybunale Administracyjnym, o traktacie w St. Germain i t. d. Twierdzono bowiem, iż Państwo Polskie uznało wpłacone w swoim czasie składki emerytalne lat służby zaborczej, że zatem przejęło na siebie zobowiązania wobec pracowników czynnych i emerytów wypłacania im uposażenia emerytalnego także za pełny czasokres służby pod zaborami, ponieważ otrzymało na ten cel od byłych państw kapitały, majątki lub fundusze w rozmaitej postaci.

Okazało się jednak, iż wspomniane wyżej żelazne „prawa nabyte" uważa się tu i ówdzie za bardziej kruche, niż by się dało przypuszczać, skoro dekret Prezydenta Rzplitej załatwił się z niemi w sposób bezceremonjalny, wprowadzając zmniejszenie narazie o jedną czwartą wysługi emerytalnej „zaborczej". Na posiedzeniu też Komisji budżetowej Sejmu, w dniu 13. stycznia b. r. sprawozdawca budżetu emerytur i rent pos. Wagner zauważył m. in., że sprawę emerytur można traktować *jedynie pod względem stosunku obywatela do własnego Państwa* i że *nie należy uważać załatwienia tego za zupełnie ostateczne*, gdyż Rząd będzie musiał wrócić do tej kwestji wówczas, gdy nadejdzie ku temu *odpowiednia pora*. A pora taka gotowa zbliżyć się wcześniej, aniżeli by ktoś pomyślał, o ile — nie daj Boże — powstałaby konieczność dalszego okrojenia budżetu.

SOLENIZANT

Dnia 1. lutego cała Polska święci dzień Imienin ukochanego Prezydenta prof. Mościckiego.

Dostojny Solenizant jest mężem nauki, znanym w całym świecie, a jako Prezydent Państwa zaskarbił Sobie miłość wszystkich obywateli, którzy widzą w Nim symbol potęgi Państwa, oparty na ustawie konstytucyjnej.

W dzień Prezydenta kraj cały przybiera odświętną szatę. Domy stroją się chorągwiami, oddają Mu cześć urzędy, armja, starsze społeczeństwo i młodzież, a kościoły wszystkich wyznań rozbrzmiewają szczeremi modłami.

W dzień Prezydenta razem z Narodem i urzędnicy kolejowi przesyłają dostojnemu Solenizantowi najserdeczniejsze życzenia, kornie chyląc czoła u stóp Majestatu Rzeczpospolitej.

Życzenia noworoczne

Dorocznym zwyczajem w poszczególnych środowiskach złożyły Zarządy Z. U. P. życzenia noworoczne Władzom Kolejowym. We Lwowie zebrały się Zarządy wszystkich Związków zawodowych o godz. 11-tej, a ZUP. reprezentowali koledzy Trześniowski i Tężycki. Życzenia przyjął p. Prezes inż. Stan. Łaguna w towarzystwie pp. Wiceprezesów mgra Kałuskiego i inż. Misiewicza.

P. Prezes podziękował za życzenia i wzajemnie życzył zebranym sił do przetrwania kryzysu, który pracownicy kolejowi zwalczają narówni z innymi obywatelami państwa.

O pracę spokojną

W połowie stycznia nastąpiła zmiana na fotelu ministra komunikacji. Po przelaniu czynności urzędowych, nastąpiło pożegnanie p. ministra Butkiewicza i powitanie p. ministra pułk. dypl. Ulrycha. Uroczystość ta odbyła się w gmachu ministerstwa, gdzie zgromadzili się wyżsi urzędnicy ministerstwa i dyrekcji warszawskiej, a przebieg jej jest następujący:

W imieniu zgromadzonych, podsekretarz stanu Piasecki zwrócił się do p. min. Butkiewicza z przemówieniem, w którem za-

Jest wogóle rzeczą znamienną, iż uznano nareszcie za niezbędne, i w sferach sejmowych i rządowych, poruszyć na szerokiej arenie opinji publicznej zagadnienie emerytalne — i to w sposób, niepozostający na przyszłość żadnych złudzeń. Wszak p. wiceminister Lechnicki wyraził się m. i., że odnośnie emerytur przeprowadzono pewnego rodzaju *selekcję pomiędzy poszczególnemi okresami służby pracowniczej*, uznając, iż *nie wszystkie* z pośród tych okresów mają tę samą wartość i ten sam wpływ na wysokość uposażenia emerytalnego. Rozumie się, że jako *mniej wartościowy określono okres służby pod zaborami* i z tego powodu nadający się do obcięć. Z biegiem czasu ocena owego okresu gotowa stać się łatwo tak niską, iż spadnie do zera, a wtedy zetnie się całkowicie zaopatrzenia za służbę zaborczą — niczem niepotrzebny wyrostek robaczkowy.

Otóż, nasze zapatrywania na t. zw. wartościowość pracy w służbie zaborczej znacznie odbiegają od podniesionego wyżej poglądu na to zagadnienie. Stoimy bowiem na stanowisku, zresztą bezprzecznie słusznem, że służba w Państwie Polskiem rozwijała się i kształtowała na *głębokiej wiedzy fachowej, rutynie i doświadczeniu, jakie starsi pracownicy zdobyli w pracy zawodowej w zaborach*. Dzięki też właśnie tym zasadniczym czynnikom, poniesionym do państwowości polskiej, potrafiło się zbudować trwałe zręby w różnorodnych gałęziach rodzimej służby w Polsce, oraz wychować tu i wyszkolić młody narybek urzędniczy. Inaczej znaczy to, iż *okres służby zaborczej musiał mieć siłą faktu* i posiada do dzisiaj, *wybitne znaczenie dla odrodzonego własnego Państwa*, albowiem z niczego nic powstać nie może. Tylko — niestety — nie chce się tego widzieć i uznać, niesłusznie dyskredytując lata ciężkiej pracy, spędzone nie z winy pracowników w państwach obcych, ale jakże wysoce zbawienne w skutkach w związku z odrodzeniem i odbudową Państwa po długotrwałej niewoli.

I jeszcze jeden ciekawy objaw mimowoli nasuwa się tutaj na uwagę. Oto ci, co odrodzonemu Państwu Polskiemu dali ze siebie wszystko, owoc pracy niemal całego swego życia, we lwiej części niczego więcej nie dosłużyli się we własnej Ojczyźnie, podczas gdy przygniatająca część ludzi, całkiem młodych, mająca za sobą zaledwie po kilka lub co najwyżej kilkanaście lat służby czysto polskiej, zdołała już dosłużyć się wysokich stopni służbowych. Bezwzględnie nikomu nie zazdrościmy, ani nie zamierzamy niedoceniać czyjejkolwiek pracy i zasług, lecz jeśli mowa o wartościowości tych czy innych okresów służby wogóle, to nie powinno się stwarzać sztucznej interpretacji, polegającej na bezwzględnem przekreślaniu przeszłości i odmawianiu jej

znaczył, że jako podwładny nie jest powołany do oceniania pracy ustępującego ministra, którego zasługi ocenił Pan Prezydent Rzeczypospolitej, udzielając mu wysokie odznaczenie, w postaci wielkiej wstęgi orderu Polski Odrodzonej. Nie może jednak nie wspomnieć o pracach, jakich dokonano pod kierownictwem p. ministra Butkiewicza. Wymienić tu należy w pierwszym rzędzie, iż wskutek celowych posunięć taryfowych osiągnięto bilans dodatni i podniesiono dochodowość kolei, które w ciągu 10 miesięcy r. ub. dały nadwyżkę w kwocie ok. 23 miljonów.

Polityka wywłaszczeń uległa uporządkowaniu, inwestycja zaś znacznemu rozwojowi, czego dowodem m. in. jest budowa nowych linij kolejowych o łącznej długości przeszło 500 klm., jednocześnie nastąpiło znaczne ulepszenie taboru, cywilna zaś komunikacja lotnicza osiągnęła niebywały dotychczas rozwój.

Poza działalnością resortową p. minister Butkiewicz oddawał się też pracy społecznej na terenie kolejnictwa, rozumiejąc dobrze dolę i niedolę pracowników, którzy żegnają go, zachowując życzliwą pamięć i przywiązanie.

W przemówieniu do p. min. Ulrycha, p. wiceminister Piasecki zaznaczył, że najwyższe czynniki wyznaczyły go na stanowisko ministra komunikacji. P. wiceminister w imieniu wszystkich pracowników komunikacji, wita w nim wypróbowanego i energicznego kierownika, w którego ręku leży dalszy rozwój komunikacji, zapewniając go o lojalnej i gorliwej współpracy.

Następnie zabrał głos p. min. Butkiewicz, zaznaczając w zwięzłem przemówieniu, iż plon prac dokonanych nie jest tylko dziełem ministra komunikacji, lecz i wszystkich bliższych i dalszych jego współpracowników. Pozostaje jeszcze wiele do zrobienia, to też p. minister apeluje do pracowników, aby nadal okazywali dobrą wolę, inicjatywę i szlachetną ambicję pod kierownictwem p. ministra Ulrycha, którego z prac jego dotychczasowych zna jako człowieka wielkiej pracowitości i wielkiego charakteru.

Zkolei p. min. Ulrych wygłosił szczere przemówienie, stwierdzając, że pan minister Butkiewicz odchodzi silniejszy niż był. Sprawiły to zasługi, za które otrzymał wysokie odznaczenie, zdobyte gruntowną wiedzą i doświadczeniem.

Pracę pan minister Ulrych rozumie tak, jak go tego nauczył Wielki Marszałek, co znaczy, iż odbywać się ona musi w rycerskiej atmosferze **wzajemnej lojalności i wzajemnego zaufania.** Do takiej właśnie pracy pan minister wzywa pracowników. Wymagać od nich będzie tylko **pracy rzetelnej bez bluffu.** Pragnie **wprowadzić do niej atmosferę spokoju z usunięciem eksperymentowania** i reorganizatorstwa, będąc sam niezaprzeczonego autorytetu i korzyści, oraz praw wobec teraźniejszości.

A tymczasem wytacza się teraz rozmaite działa — dowody, mające uzasadnić, iż w stosunku do tego, co było przed rokiem 1918, istnieje chyba *prawo łaski*, zaś wiadomo, że „łaska pańska na pstrym koniu jeździ". Te dowody mają na wszelki wypadek usankcjonować, co jeszcze przyjść może, a co nas boleśnie napawa największą troską o najbliższą przyszłość.

OKÓLNIK
Pana Ministra

„Obejmując po panu ministrze Michale Butkiewiczu, moim poprzedniku, którego Pan Prezydent Rzeczypospolitej, w uznaniu zasług udekorował Wielką Wstęgą Orderu Odrodzenia Polski, stanowisko Ministra Komunikacji, witam serdecznie wszystkich pracowników podległych mi urzędów.

Przychodzę do Was z szeregów wojska polskiego, w których żyje zaszczepiony przez Pana Marszałka Józefa Piłsudskiego duch poświęcenia i rycerskiej wzajemnej lojalności. Pragnę w tej samej atmosferze wiernej służby dla Polski, która i Was wszystkich ożywia, pracować z Wami, jako Wasz przełożny i jako Wasz towarzysz pracy.

Na rzetelnym wysiłku każdego z nas opiera się przyszłość naszej Ojczyzny, nas samych i naszych dzieci".

Minister Komunikacji,

plk. dypl. J. ULRYCH.

Czy P. K. P. są przedsiębiorstwem handlowem?

W poprzednich artykułach omawiając charakter stosunków służbowych i uposażeń pracowników Państwa, rozróżniliśmy pracowników gałęzi służby państwowej, wyposażonej w „imperium", od pracowników przedsiębiorstw państwowych. Stosunek do państwa tych pierwszych, opiera się na normach publiczno-prawnych z wszelkiemi konsekwencjami, omówionemi poprzednio. Stosunek zaś służbowy pracowników przedsiębiorstw państwowych winien opierać się na prywatno-prawnej umowie pracy.

Takie rozróżnienie zmusza nas do rozważenia, czy pracownicy kolejowi są urzędnikami państwowemi w pełnem tego słowa znaczeniu, czy też pracownikami

zwolennikiem spokojnego przemyślenia każdej decyzji.

Kolejarze i **wojsko stanowią jedną całość**, w której lojalna współpraca jest **koniecznością**.

Po przemówieniach obaj pp. ministrowie pozostali czas dłuższy na sali, rozmawiając z obecnymi.

Preliminarz M. K.

Z dyskusji sejmowej wynika, że preliminarz obejmuje po stronie dochodów 28,5 milj. zł., w tem Państw. Fundusz Drogowy 26,3 miljn. zł., i Drogowy Fundusz pożyczkowy 500.000 zł., po stronie wydatków 42,5 miljn. zł., w tem Państw. Fundusz Drogowy 25.5 miljn. zł. i Drogowy Fundusz Pożyczkowy 500.000 zł. Preliminarz rozchodów jest mniejszy o 5,455.000 zł., niż w b. r. budżetowym. Postępująca z roku na rok **kompresja budżetu odbija się ujemnie w wydatkach** na drogi, pomiary, meteorologję i hydrografję.

W dziale robót publ. pozostaje w niezmienionej wysokości kredyt na motoryzację kraju w sumie 1,5 miljn. zł. Wobec jednak zgłoszenia kredytów na premjowanie pojazdów mechanicznych, kredyt na motoryzację należałoby zwiększyć do 1,7 milj. zł. kosztem Państw. Funduszu Drogowego.

Nieco cyfr

Bilans przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państw.", wraz z komunikacją samochodową zamykał się na rok 1934 po stronie aktywów i passywów sumą 8,336.375.812 zł. Wartość majątku stałego użytkowanego przez komunikację samochodową P. K. P. wynosiła 3,131,138 zł. W porównaniu ze stanem z 31. grudnia 1933 r. wartość całego majątku P. K. P. zwiększyła się o 51,802.200 zł.

Czysty zysk eksploatacyjny wyniósł 100.807,761 zł., z reszty zaś wynoszącej 10 miljn. zł. min. komunikacji wpłaciło w r. 1935. do skarbu państwa 7,4 milj. zł. Takie wyniki gospodarki za rok 1934 należy uważać za korzystne, zważywszy, że 1933 r. został zamknięty niedoborem w sumie 40.767,368 zł.

Zadłużenie P. K. P. na 1. grudnia 1935 r. wynosiło 447,299.350 zł. Od dnia 1. grudnia 1934, zadłużenie to zmniejszyło się o 80,143.450 złotych.

Stosując się ściśle do nowego deflacyjnego programu rządowego, kolej przygotowała reformę systemu taryfowego.

Nowa taryfa, która niedługo wejdzie w życie przewiduje generalne obniżenie do 25 proc. taryf na przewozy odległościowe,

przedsiębiorstwa. Innemi słowy zagadnienie to streszcza się w pytaniu czy Polskie Koleje Państwowe są przedsiębiorstwem handlowem, czy też urzędem państwowym. Nie chodzi tu oczywiście o stronę formalnoprawną, o nominatywny charakter P. K. P., ale o faktyczny charakter kolei państwowych.

Podstawę bowiem odróżnienia urzędów od przedsiębiorstw stanowią nie nazwy, ale cechy faktyczne danych instytucyj. Zasadniczem zadaniem urzędów państwowych jest zabezpieczenie pokoju z zewnątrz, utrzymanie porządku wewnątrz państwa, oraz *reglamentacja życia gospodarczego*. Celem natomiast przedsiębiorstw państwowych jest w pierwszym rzędzie dążność do uzyskiwania dochodów, wpływ zaś działalności przedsiębiorstw państwowych na rynek handlowy stoi na drugim planie i samo przez się nie uzasadnia zakładania przez Państwo przedsiębiorstw.

Z powyższego założenia wychodząc, musimy rozważyć charakter Polskich Kolei Państwowych.

Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dnia 24. września 1926 r. (Dz. U. R. P., Nr. 89, poz. 705 z 1930 r.) utworzyło przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe". Przedsiębiorstwo to ma być prowadzone wedle zasad handlowych, i jako przedsiębiorstwo handlowe musi być wpisane do rejestru handlowego. Przedsiębiorstwo P. K. P. ma prawo, ale tylko w ograniczonym zakresie, do zaciągania pożyczek, wydatki ma pokrywać z własnych dochodów, a czysty zysk lub niedobór włącza się w ogólnej sumie do budżetu państwowego. Świadczenia P. K. P. na rzecz jego poszczególnych organów lub innych przedsiębiorstw państwowych winny być odpowiednio opłacane, ulgi zaś w taryfach i opłatach mogą być stosowane tylko w granicach opłacalności .

Powyższe postanowienia Rozporządzenia Prezydenta Rzplitej wskazywałyby na handlowy charakter przedsiębiorstwa P. K. P. To samo jednak rozporządzenie, zawiera również przepisy, które ten handlowy charakter P. K. P. niwelują. Już artykuł 1-szy tegoż rozporządzenia nakazuje prowadzić przedsiębiorstwo „ze szczególnem uwzględnieniem *potrzeb Państwa i interesów gospodarstwa społecznego*". Uwzględnianie zaś tych potrzeb i interesów nie zawsze jednak jest zgodne z interesem przedsiębiorstwa dążącego do osiągania zysków. Dbałość o dobro Państwa i gospodarstwa społecznego należy w pierwszym rzędzie do zakresów działania *urzędów państwowych*.

Art. 13 omawianego rozporządzenia zezwala na wprowadzenie ulg w taryfach i opłatach tylko w granicach opłacalności. Ten warunek opłacalności nie ma zastosowania przy przewozach na cele wojskowe i przy

liberalizuje przepisy taryfowe i posiada bardziej przystępną formę zewnętrzną. Przewidziane w niej ulgi specjalne dla wielu artykułów podstawowych, sięgają od 30 do 50 proc.

Ministerstwo dokonało też ponownej rewizji taryfy osobowej. Przedsiębiorstwo P. K. P. przez obniżenie taryf w ostatnich 2 latach zrzekło się około 217 miljonów złotych.

Tabor

Ilość taboru normalnotorowego P. K. P. w dniu 31. grudnia 1934 r. wynosiła 5.292 parowozów, 56 wozów motorowych, 11.480 wozów osobowych i 153.032 wagonów towarowych. Należy **uzupełnić tabor wagonów osobowych** niektórych typów. Na rok 1936. przewiduje się budowę 400 wagonów.

Ze względu na konieczność opanowania ruchu towarowego oraz mając na uwadze zobowiązania międzynarodowe P. K. P. przystąpiła do wprowadzania w taborze towarowym hamulców zespolonych. Dotychczasowe wyniki są zadowalające.

Personel

Liczba pracowników P. K. P. wynosiła w dniu 1. listopada 1935 r. 138.283. W bieżącym roku przeznacza się na płace 358.088.070 zł. Brak inżynierów-mechaników daje się dotkliwie odczuwać. Budżet emerytur, zaopatrzeń i ubezpieczeń kolejowych wynosi na b. r. 93,790.000 zł. Na mocy rozporządzenia z 7. grudnia 1935 r., zaopatrzenia emerytalne oraz wdów i sierót zostały obniżone. Uważając, że ludziom tym stała się krzywda, referent Komisji budżet. Sejmu, zwrócił uwagę na **niewłaściwość czynienia oszczędności kosztem głodowych zaopatrzeń emerytów, oraz naruszania autorytetu państwa i powagi jego zobowiązań.**

Sejm o pracownikach

Poseł Starzak, referent budżetu P. K. P. w Sejmie omawiając sprawy kolejowe podniósł, że kolejnictwo stanowi jedną z najlepiej funkcjonujących komórek naszego organizmu państwowego. Niedociągnięcia nie wynikają często z winy kolejnictwa. Mamy najlepszą opinję tak w kraju jak i zagranicą.

Jest rzeczą bezsprzeczną, że **koleje zbyt dużo świadczą na rzecz państwa.** Praktyka ta może na dalszą metę stać się niebezpieczna i podważyć ogólnie uznaną sprawność kolei.

Jeżeli zaś kolejnictwo nasze jest dzisiaj jednym z najsprawniejszych elementów życ stosowaniu ulg przejazdowych funkcjonarjuszy państwowych. Brak również tego warunku przy spełnianiu świadczeń na rzecz innych przedsiębiorstw państwowych, które to świadczenia mają być tylko „opłacane", (a nie bezpłatne).

Wszelkie te świadczenia i ulgi, o których wspomina Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej oraz inne, spełniane względnie stosowane są na P. K. P. dla wyższych celów państwowych, gospodarczych czy społecznych, bez względu na to, czy godzi się na nie racjonalna polityka handlowa. Koleje państwowe muszą spełniać bowiem ważną i doniosłą rolę *regulatora życia gospodarczego.* Dla dobra całości życia gospodarczego, dla podniesienia gospodarczego pewnych sfer przemysłu lub handlu, albo pewnych okręgów w kraju, lub też wreszcie ze względów socjalnych, humanitarnych, społeczno-utylitarnych i t. p., koleje państwowe muszą udzielać odpowiednich zniżek, kwestja zaś intratności owych przewozów i przejazdów nie może być braną pod uwagę. Polskie Koleje Państwowe nie są zatem w pełni przedsiębiorstwem handlowem, lecz raczej *urzędem państwowym, spełniającym ważną rolę w życiu państwowem, społecznem i gospodarczem.*

Z dalszych cech wskazujących na charakter P. K. P. jako urzędu wymienimy jeszcze: ograniczenie „przedsiębiorstwa P. K. P." pod względem samoistnego prowadzenia gospodarki finansowej (art. 12); zwolnienie na równi ze Skarbem Państwa od podatków, opłat i danin publicznych (art. 11); zastępstwo sądowe interesów P. K. P. przez Prokuratorje Państwa (art. 21) i inne. Regulaminy przewozów dają kolei prawo nakładania „dopłat" o charakterze grzywien karnych. Przepisy o porządku na kolejach zezwalają na nakładanie przez organa kolejowe mandatów karnych, i t. p. i t. d.

W dalszym ciągu już samo Rozporządzenie o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" ustala publiczno-prawny charakter organów kolejowych; pracownicy P. K. P. są urzędnikami państwowymi w zrozumieniu prawa karnego; stosunki służbowe, normy wynagrodzenia i uprawnienia emerytalne stałych pracowników P. K. P. ustala jednostronnie Rada Ministrów, a nie zwierzchnik P. K. P., t. j. Minister Komunikacji.

Wszystkie powyżej omówione przepisy i cechy, wskazuje, że „Polskie Koleje Państwowe", jakkolwiek formalnie są przedsiębiorstwem, właściwie jednak *są urzędem* państwowym, *którego zadaniem* jest nie tylko *przewóz osób i towarów,* ale przedewszystkiem *reglamentacja życia gospodarczego,* przez odpowiedni układ opłat taryfowych. Pracownicy zaś P. K. P. są urzędnikami państwowymi, do których winny mieć

cia państwowego, jest to zasługą zarówno jego kierownictwa, jak i tej **szarej masy kolejarzy**, którzy nieraz o głodzie i chłodzie lecz z całem poświęceniem pełnią swoją ciężką i odpowiedzialną służbę.

Wyjaśnienia P. Ministra w Sejmie

Podczas pracy sejmowej Komisji budżetowej p. minister Ulrych udzielił wyjaśnień, które zainteresować mogą i pracowników kolejowych. Z przemówienia tego podajemy niektóre ustępy.

Budżet ministerstwa komunikacji, sięgający łącznie z budżetem kolei państwowych sumy 1 miljarda zł., stawia resort komunikacji pod względem wydatków na pierwszem miejscu. Na P. K. P. ciążą **interesy ogólno-państwowego znaczenia.** Wyjątkowa pozycja budżetu ministerstwa komunikacji w budżecie państwowym nakłada na resort komunikacji obowiązek specjalnego współdziałania, w ugruntowaniu równowagi budżetowej.

Z punktu widzenia potrzeb ogólno-państwowych inwestycje kolejowe należą niewątpliwie do zagadnienia, wysuwającego się na pierwszy plan, gdyż powodują zwiększenie majątku nieruchomego, ruchomego, względnie taboru użytkowanego przez P. K. P.

Niezależnie od tego, rozwój życia gospodarczego stawia przed kolejami polskiemi nowe zadania.

W tej dziedzinie wykonano już bardzo wiele i pan minister wyliczył główne w tym względzie osiągnięcia, które muszą być prowadzone dalej w niesłabnącem tempie z uwagi na potrzeby życia gospodarczego i obrony państwa.

Ministerstwo komunikacji przerabia obecnie **program inwestycyj kolejowych na okres 5-letni, t. j. do 1940 r.** Program ten na sumę 470 miljonów, przewiduje całkowite ukończenie linij kolejowych, oddanych już do eksploatacji i będących obecnie w budowie, dalej budowę około 380 km. nowych linij i motoryzację, która w nowym rozkładzie jazdy od 15. maja zamierzona jest już na wielu odcinkach.

5-letni program inwestycyjny dotyczyć będzie również lotnictwa cywilnego, dróg i mostów państwowych, budowli wodnych, jak i robót drogowych i wodnych, jakkolwiek plan sfinansowania 5-letniego programu inwestycyjnego nie jest jeszcze ustalony, niemniej należy się liczyć z koniecznością zwiększenia wysiłku ze strony skarbu państwa w kierunku doprowadzenia dróg lądowych i wodnych do stanu, odpowiadającego gospodarczym potrzebom państwa. Obecny bowiem stan ze względów zarówno wojskowych, jak i gospodarczych **nie powinien być na dłuższa metę tolerowany.** Nie można pominąć milczeniem, że od drugiej w całej pełni zastosowanie zasady podane przez nas w poprzednich artykułach.

. Powyższe dotyczy pracowników urzędów centralnych i wykonawczych, to jest tych jednostek służbowych, których czynności należą do właściwego, normalnego zakresu pracy kolei. Wszelkie natomiast warsztaty kolejowe nie mają bezwarunkowo żadnych cech urzędów. Są one przedsiębiorstwami, o charakterze dochodowym, prowadzonemi przez P. K. P. Mają one bowiem za zadanie zaoszczędzenie kosztów różnych robót oraz ułatwienie ich dokonywania. Roboty, które wykonywują warsztaty kolejowe, mogłyby zasadniczo bez szkody dla normalnego toku prac na kolejach, wykonywać przedsiębiorstwa prywatne. Pracownicy zatem warsztatów kolejowych nie mają charakteru urzędników publicznych i ich stosunek do pracodawcy winien opierać się na prywatno-prawnej umowie. *dresz.*

Uchylenie wymiaru zaopatrzenia emerytalnego w drodze nadzoru

Ministerstwo Komunikacji ustaliło przed kilku laty w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu wysługę emerytalną dla każdego etatowego pracownika kolejowego. Ustalenie wysługi emerytalnej ogłoszono w dzienniku zarządzeń Dyrekcji kolejowej, a ponadto każdy interesowany pracownik otrzymywał także odpowiednie zawiadomienie pisemne, w którem był podany dokładnie okres czasu nieprzerwanej wysługi emerytalnej.

Od tego czasu bardzo wielu pracowników kolejowych przeszło na emeryturę, a zaopatrzenie emerytalne wymierzono im na podstawie wysługi emerytalnej, ustalonej w sposób wyżej opisany przez Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu, a więc prawomocnie przez dwie władze centralne.

Tymczasem w czasach ostatnich Ministerstwo Komunikacji niewiadomo z jakiego powodu uchyla w drodze nadzoru na mocy art. 101 lit. b, rozporządzenia Prezydenta Rzp., z dnia 22. marca 1928, o postępowaniu administracyjnem prawomocnie już dokonane wymiary zaopatrzeń emerytalnych, uważając je za wydane bez jakiejkolwiek podstawy prawnej i zmniejszając wysługę emerytalną, w szczególności nieuwzględniając obecnie, zaliczonych już poprzednio do wysługi emerytalnej, służby nieetatowej, w czasie od 1. listopada 1918, do otrzymania etatu przed wejściem w życie ustawy emerytalnej z 11. grudnia 1923.

To stanowisko i zapatrywanie Ministerstwa Komunikacji uważać należy ze stanowiska prawnego ze wszech miar za nieuzasadnione.

połowy 1932 r., polityka taryfowa P. K. P. poszła zdecydowanie w kierunku zniżkowym. W czasie zaś od 15. grudnia 1935 r. do 15. stycznia b. r. zniżką objęto 90 proc. przewozów w komunikacji wewnętrznej na kwotę około 78 miljonów, w stosunku rocznym. Również w zakresie taryf osobowych rozciągnięto od 1. stycznia b. r. zniżkę także na odległości mniejsze, a obecnie mamy ogólne obniżenie taryfy o 25 proc. W zakresie eksportu nasz układ taryfowy nastawiony jest w kierunku jak największego popierania ekspansji handlu zagranicznego.

Radykalna redukcja rozchodów w budżecie musiała dotknąć przedewszystkiem służby warsztatowej i drogowej. Obecny stan nie zagrażający w niczem bezpieczeństwu ruchu, nalaży uważać **jako przejściowy** z tem, że w najbliższych latach zostanie on usunięty.

Jako dalszą prawdę orjentacyjną p. Minister uważa zbyt wielkie **obciążenie rozchodów eksploatacyjnych wydatkami osobowemi.** Wzrost wydatków na emerytury i inne zaopatrzenia uległ wprawdzie pewnemu zahamowaniu, ale mimo to, budżet ten jest procentowo za wysoki, w stosunku do całego budżetu eksploatacyjnego P. K. P. i tak wielkich wydatków na emerytury P. K. P. nie może a la longue wytrzymać. Wydatki te muszą bezwzględnie zmaleć.

Budżet urealnić może — zdaniem p. Ministra — rzetelne odbiurokratyzowanie i odcentralizowanie pracy na kolejach, pełna inicjatywa wszystkich pracowników, zastosowanie przez aparat kolejowy wszelkich ułatwień przewozowych i uproszczeń formalności. O ileby obawy co do nierealności preliminarza okazały się w praktyce s'uszne, Minister podejmie dalszą **redukcję rozchodów.**

Obniżka taryf na artykuły pierwszej potrzeby

(L.). Począwszy od połowy grudnia 1935 przystąpiło Ministerstwo Komunikacji do realizacji obniżki taryfy towarowej na przewozy w komunikacji wewnętrznej w myśl zasad, uchwalonych przez Komitet Ekonomiczny Ministrów i obniżyło w grudniu 1935 taryfy na następujące towary:

cukier, sok buraczany, naftę, surowiec ropny, węgiel kamienny, miał węglowy, węgiel brunatny, koks, węgiel drzewny i torf. Ponadto są już w opracowaniu zniżki obejmujące następujące towary: drewno opałowe, nieobrobione i obrobione, kopalniaki, papierówkę i wikliny, zboża i nasiona strączkowe, przetwory zbożowe, ziemniaki, buraki cukrowe, warzywa świeże i grzyby, pasze, len, konopie, wełna skóry surowe, sól, cement, wapno, itd.

Przedewszystkiem — jakto wyżej wykazano — wysługę emerytalną ustaliły prawomocnie dwie władze centralne zgodnie z obowiązującemi przepisami.

Gdyby zresztą podstawa prawna dotychczasowego wymiaru zaopatrzenia emerytalnego była według dzisiejszego zapatrywania Ministerstwa Komunikacji mylną, to okoliczność ta nie może być żadną miarą — według rozlicznych orzeczeń Najwyższego Trybunału Administracyjnego — ważnym powodem do wkroczenia w myśl art. 191 lit. b, rozporządzenia o postępowaniu administracyjnem. Według utartej judykatury przez brak podstawy prawnej można rozumieć jedynie tylko wyraźną sprzeczność ze stanowczem brzmieniem przepisu prawnego lub też oczywistą sprzeczność ustaleń z faktycznym materjałem. W każdym razie nie będą tu należały przypadki zmiany poglądu władzy, wynikające z odmiennej interpretacji przepisu, pozostawiającego pewne wątpliwości.

Niedopuszczalne jest już również wkroczenie władzy nadzorczej wówczas, gdy uprawnomocniło się orzeczenie normujące stosunki prawne przez władzę do tego ustawowo powołaną, chociażby władza ta według zapatrywania władzy nadzorczej mylnie zastosowała lub interpretowała przepisy obowiązującego prawa. Niedopuszczalne jest też korygowanie prawomocnego wymiaru emerytury na tej zasadzie, że władza zajmuje obecnie inne, chociażby nawet słuszniejsze stanowisko co do dopuszczalności zaliczenia danego okresu służby, czy też pracy do wysługi emerytalnej.

Stwierdzić dalej należy na podstawie zapatrywania Najwyższego Trybunału Administracyjnego, że władza nadzorcza może na podstawie art. 101 lit. b, rozporządzenia Prezydenta Rzp. z 22. marca 1928 o postępowaniu administracyjnem uchylić tylko orzeczenie władzy podwładnej. Ministerstwo Komunikacji, które samo w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu ustaliło wysługę emerytalną pracowników kolejowych, uchylając następnie wymiary zaopatrzenia emerytalnego dokonane przez Dyrekcje kolejowe, na podstawie wysługi emerytalnej, zaliczonej prawomocnie przez dwie władze centralne i nadzorcze, uchyla właśnie swoje własne orzeczenie. To zaś jest niedopuszczalne, ponieważ Ministerstwo Komunikacji nie jest ani wobec siebie ani też wobec Ministerstwa Skarbu władzą nadzorczą.

Nic też dziwnego, że wszyscy pracownicy uszczupleni w swoich dobrze nabytych prawach wnoszą odwołania od nowych wymiarów zaopatrzenia emerytalnego, poczem w razie nieuwzględnienia odwołań zmuszeni będą wnieść skargi do Najw. Trybunału Administracyjnego w obronie swoich słusznych spraw. Sądzimy jednak, że Ministerstwo Komunikacji zmieni swoje sta-

Ogłoszenie tych zniżek taryfowych nastąpi przed 1. lutego 1936

Doniosłe znaczenie ma ogłoszenie obniżki taryf na przewóz surowców i wytworów przemysłu hutniczego, a mianowicie na rudę żelazną, krajową wysoko i nisko procentową, rudy cynkowo - ołowiane, żelazo handlowe, rury stalowe, blacha cynkowa, rury lane, odlewy budowlane (radjatory, ruszty, drzwiczki do pieców itp.), oraz złom żelazny.

Pozatem weszły w życie zniżki taryf na przewóz ryb świeżych i wędzonych, słodkowodnych i morskich. Dla drobnych przesyłek ryb przewożonych pociągami osobowemi obniżona została dopłata za użycie pociągu osobowego.

Celem zbliżenia kresowych okręgów hodowlanych do większych ośrodków konsumpcji, znajdujących się w centrum i na zachodzie kraju, obniżoną została bardzo wydatnie taryfa na przewóz zwierząt domowych żywych i ptactwa domowego. Zniżka ta jest pogłębiana na dalsze odległości.

Dalszą konsekwencją obniżki taryf winna być zniżka cen towarów. Czy jednak cel ten zostanie osiągnięty pokaże przyszłość.

Podwyżka dodatków służbowych, ale... w Czechosłowacji

W Czechosłowacji zredukowano w 1932 roku różne dodatki służbowe i należności dodatkowe pracowników kolejowych, jako to: dodatki za służbę nocną, za próbne jazdy, dodatki mieszkaniowe i inne. Obecnie z dniem 1. stycznia 1936 r. dodatki te i należności uboczne przywrócono do dawnej wysokości i dawnych rozmiarów, ustalonych rozporządzeniem rządu z 1927 roku o dodatkach służbowych i należnościach dodatkowych czechosłowackich pracowników kolejowych.

Tak dzieje się w Czechosłowacji. A u nas? — U nas nie tylko, że nie przywraca się dawnej wysokości dodatków i djet, ale coraz bardziej ogranicza się kategorje pracowników, którym przysługiwałyby dodatki służbowe i djety i coraz bardziej zmniejsza się kredyty na te cele. Wszystko pod hasłem, jak najdalej idących oszczędności.

Czyżby budżet kolei żelaznych Czechosłowackich nie wymagał przeprowadzenia oszczędności? A może tylko zarząd kolei czechosłowackich prowadzi inną politykę budżetową, — a w takim razie nasze miarodajne czynniki winne się nią zainteresować i zbadać, czy nie dałoby się czegoś z niej i u nas wprowadzić. d.

nowisko i cofnie swoje decyzje, co byłoby słuszną rzeczą i co leży w obopólnym interesie P. K. P. i pracowników kolejowych. *Kj.*

Zmiana przepisów emerytalnych dla pracowników kolejowych

W Dzienniku Ustaw Rzplitej Polskiej Nr. 95 z 1935 r., ogłoszono Rozporządzenie Rady Ministrów, zmieniające niektóre przepisy emerytalne dla pracowników P. K. P., analogicznie do zmian przeprowadzonych w ustawie o zaopatrzeniu emerytalnem funkcjonarjuszy państwowych i zawodowych wojskowych.

Według omawianego rozporządzenia do wysługi emerytalnej zalicza się tylko okresy rzeczywistej służby w b. zaborczych państwach *w wymiarze pojedynczym*, z wyjątkiem okresów opłacanych półtorakrotną stawką. Skreśla się zatem zupełnie okresy dodatkowo doliczone, n. p. podwójnie liczony czas służby wojskowej zaborczej w czasie wojny. Skreślenie dodatkowych okresów nie dotyczą osób odznaczonych orderem wojskowym „Virtuti Militari", albo Krzyżem Niepodległości. Okresy opłacone półtorakrotnemi opłatami zalicza się *w wymiarze jeden rok za 18 miesięcy.*

Ponadto czas służby wojskowej w b. państwie zaborczem wlicza się do wysługi emerytalnej tylko wtedy, gdy dana osoba *jeszcze w b. państwie zaborczem* uzyskała charakter funkcjonarjusza państwowego, lub zawodowego wojskowego, albo gdy *bezpośrednio* ze służby wojskowej zaborczej przeszła do służby cywilnej lub wojskowej polskiej.

Dopiero według powyższych przepisów okrojone lata służby zaborczej uwzględnia się przy obliczaniu wysokości zaopatrzenia emerytalnego, wdowiego lub sierocego *w wysokości trzech czwartych*, t. j. w wymiarze 9 miesięcy za jeden rok. Przy takiem obliczeniu w żadnym wypadku zaopatrzenie nie może wynosić mniej niż 30 proc. sumy przyjętej dla ustalenia podstawy wymiaru danego zaopatrzenia.

Osobom, którym przysługuje zaopatrzenie emerytalne, wdowie lub sierocе tylko z tytułu służby w b. zaborczych państwach potrąca się ponadto *jeszcze 10%* zaopatrzenia.

Przeliczanie emerytur i zaopatrzeń według nowych zasad wymaga dłuższego czasu i dlatego omawiana obniżka obowiązywać będzie dopiero *od dnia 1. kwietnia 1936* r. Tym zaś, którzy uzyskają prawo do emerytury względnie zaopatrzenia *w czasie po 30. grudnia 1935* r.,

Wystawa Obrony Lwowa

Od dłuższego czasu trwa we Lwowie piękna wystawa, budząca wielkie zainteresowanie w szerokich sferach społeczeństwa. Wśród odwiedzających wystawę nie brak pracowników kolejowych. Dla nas wystawa jest tem bardziej bliską serca, że do grona kolekcjonerów należy niestrudzony kol. Bronisław Ostrowski, długoletni członek naszego Związku.

X-tą salę zajmują „Zbiory Br. Ostrowskiego", a sala ta przedstawia się następująco:

Na ścianie na lewo od drzwi wejściowych 16 projektów piórkiem i akwarelą herbu m. Lwowa z krzyżem Virtuti Militari, oraz rysunek ostateczny w kolorach nowego herbu w wykonaniu kust. Rudolfa Mękickiego. Na ścianie przy oknie z lewej strony rysunek ołówkiem ś. p. M. Sozańskiego, przedstawiający Wiktorję Korzeniowską, stud. Uniw. warsz. przy dziale na Wysokim Zamku. Poniżej odciski pieczęci dowództw pociągów pancernych, grup lotniczych, kierownictwa transportów kol. etc. Przy oknie z prawej odznaki zbiórkowe („Rannym Obrońcom Lwowa", „Wszystko dla frontu", „Na kaplicę Orląt" i t. p.). Poniżej widokówki z karykaturami „Obijaka". Obok jedyny komunikat Dow. W. P. dotyczący wybuchu amunicji na Dworcu we Lwowie w dniu 5. marca 1919.

Na ścianie przeciwległej od wejścia portrety kpt. Klotzka, Zalewskiego, płk. Gagini'ego, członka Misji włoskiej we Lwowie, Wieleżyńskiego i Erwina Kozerskiego. Poniżej legitymacje kpt. Tatar-Trześniowskiego, fotografje scen z obrony Lwowa, sztandaru I-go p. Strz. lw. i wręczenia szabli honorowej gen. Iwaszkiewiczowi. W drugim rzędzie odezwy; wśród nich tajny okólnik Namiestnictwa z dnia 21. lipca 1918, w sprawie inwigilacji osób zajmujących się sprawą polską; **odezwy do kolejarzy** i społeczeństwa po wypadkach brzeskich, karty jadłospisowe „Haupt quartier Ost" z lutego 1918, pamiątki odnoszące się do manifestacji społeczeństwa lwowskiego przeciwko traktatowi brzeskiemu w dniu 18. lutego 1918 na ul. Batorego, w której padł od kuli niemieckiej ś. p. Marjan Czerkas, dalej oryginalne opaski żandarmerji polowej, „Bemaków", „Góry Stracenia", Milicji, kurjera, przywożącego żywność z Lublina dla Lwowa (w r. 1919), fotografje internowanych w Kosaczowie i reprodukcja autografów internowanych w Jazłowcu.

Przy drzwiach do sali XI-tej z lewej strony portret kpt. Antoniego Kamińskiego (rys. Kwiatkowskiego; zb. Muz. Hist. m. Lwowa), okręgowego komendanta

emerytury wzgl. zaopatrzenia będą wymierzane *już obecnie według nowych zasad.*

Obok określenia najniższego zaopatrzenia, które nie może wynosić mniej niż 30 proc. sumy stanowiącej podstawę wymiaru, omawiane rozporządzenie ustala minimalne kwoty pensyj dla tych emerytów, wdów i sierót, którym przyznano i wymierzono zaopatrzenia przed 30. grudnia 1935 r. *Zaopatrzenie* bowiem *emerytów i wdów nie może wynosić mniej niż 50 zł.*, zaś zaopatrzenie *sierót mniej niż 25 zł.* miesięcznie.

Powyższe rozporządzenie nie różni się zasadniczo od analogicznego dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej w sprawie przepisów emerytalnych funkcjonarjuszy państwowych i zawodowych wojskowych. Ten ostatni jednak nie zna minimalnej kwoty (50 zł.) zaopatrzenia dla emerytów. Ponadto dekret wszedł w życie z dniem 1. grudnia 1935 r., a więc o miesiąc wcześniej miał już zastosowanie do funkcjonarjuszy państwowych i zawodowych wojskowych, którzy z dniem 1. grudnia ub. roku przeszli na emeryturę.

Przy tej sposobności należy podkreślić poważną różnicę w uprawnieniach emerytalnych pracowników kolejowych, a innych funkcjonarjuszy państwowych. Urzędnicy państwowi w czasach zaborczych nie zawsze opłacali składki emerytalne, podczas gdy wszyscy pracownicy kolejowi opłacali każdocześnie obowiązujące opłaty emerytalne. Fundusze te posiadały majątki o wielomiljonowej wartości, w nieruchomościach i w gotówce. Majątki te, odnośnie b. zaboru austrjackiego, przekazano Polsce traktatem w St. Germain, w zamian za co Państwo Polskie przejęło na siebie zobowiązania tych Funduszów.

Podobnie ma się sprawa z pracownikami kolejowemi b. zaborów rosyjskiego i pruskiego i ich kasami emerytalnemi.

Państwo Polskie przepisami wydanemi już przez siebie uznało i zaliczyło do emerytur w pełni lata zaborczej służby kolejowej, opłacone składkami. Co więcej, wielu pracowników P. K. P. na podstawie polskich ustaw i rozporządzeń spłaciło niezaliczalne lata służby zaborczej, uiszczając za te okresy opłaty wraz z odsetkami składanemi do Skarbu Państwa. W wielu wypadkach wymiar zaopatrzenia dla emerytów, wdów i sierot został oparty na orzeczeniu Najwyższego Trybunału Administracyjnego. I teraz te wszystkie zobowiązania i ustalenia emerytur znajdujące pokrycie w przejętych przez Państwo Polskie majątkach b. Funduszów, mają być zmienione z mocą wsteczną... nie mówiąc już o tem, że uszczuplenie praw emerytalnych pogorsza jeszcze bardziej i tak już nędzne warunki bytu emerytów, wdów i sierot. *dresz.*

W. P. i dow. III. odc. Szk. Sienkiewicza. Poniżej legitymacje, przepustki wojskowe z pierwszych dni listopadowych, hektografowane czasopismo z karykaturami p. t.: „Obijak", wydawane przez 4. p. p. Leg. polskich. Po bokach 2 komunikaty Nacz. Kom. W. P., z których komunikat Nr. IV. z dnia 5. listopada 1918 podaje między innemi jakto „oddział złożony z blisko 30 kilkunastoletnich chłopców uzbrojonych w rewolwery przebił się ze środka miasta przez linje nieprzyjacielskie do nas. Oddział ten opanował ulicę Pełczyńską i Supińskiego zmusiwszy nieprzyjacielskie oddziały do bezładnej ucieczki wgłąb ulicy Zyblikiewicza". Z prawej strony drzwi pamiątki po ś. p. Aleks. hr. Skarbku, poniżej odciski pieczęci 2. p. Strz. lw. i deklaracja wraz z rezolucjami wicepr. dra Marcelego Chlamtacza powzięta na urocz. posiedzeniu R. M. w dniu 20. października 1918 z powodu manifestu Rady Regenc. w Warszawie.

Na ścianie czwartej deska z napisem „Reduta Piłsudskiego", poniżej drukowane odezwy, rozkazy i komunikaty Nacz. Kom. W. Pol. Komitetu Obyw. VI. Okr. m. Lwowa, Kom. Obrony Narodowej itp.

Pośrodku na stołach dokumenty tyczące się traktatu brzeskiego, oraz dokumenty, plany i mapy odnoszące się do walk we Lwowie. Wśród nich oryginalny protokół sporządzony po zdobyciu budynku Poczty głównej, w którym zestawione są sumy pieniężne, znalezione w kasach, dalej wykaz oficerów gen. Roii i spis stanu I. p. Strz. lw.

Zwiedzający wystawę urzednicy, interesowali się również żywo salą XI-tą, obejmującą „Zbiory B. Ostrowskiego i zaczątki kartografji polskiej".

Przed oknem rzeźba Jana Malety, przedstawiająca alegorię obrony Lwowa, odlana w bronzie. Na lewo od okna portret gen. Iwaszkiewicza (rys. L. Kwiatkowski), poniżej fotografja jego sztabu (zb. Muz. Hist. m. Lwowa). Obok rozkazy, druki, hasła i odciski pieczęci Straży Obywatelskiej 1918—1919. Na prawo od okna powiększenie fotograficzne z portretem Wł. Sikorskiego, w mundurze generalskim (zb. Muz. Hist. m. Lwowa). Poniżej 2 fotografje odnoszące się do transportu amunicji z Budapesztu do Lwowa, konwojowanej przez Marokańczyków, oraz druki i odznaki zbiórkowe ukraińskie z obchodu ukraińskiego w dniu 3. marca 1918 z okazji ogłoszenia republiki wielko-ukraińskiej.

Na ścianie lewej od wejścia portret por. Burzyńskiego (rys. L. Kwiatkowski), fotografja plakiety ofiarowanej gen. Rozwadowskiemu i portret Tatara Trześniowskiego (rys. L. Kwiatkowski, zb. Muz. Hist. m. Lwowa). Poniżej legitymacje, pi-

Bilety dla rodzin

(L.) Ilekroć podnoszono skargi na zbyt niskie uposażenie pracowników kolejowych, władze podkreślały, że ulgi przewozowe są częścią uposażenia. Wyrazem tego jest umieszczenie w paragrafie 13, p. 3. RRM., z dnia 1. stycznia 1934 r., o uposażeniu postanowień o warunkach uzasadniających te ulgi.

Jakże znikomo wyglądają te ulgi w praktyce!

Pracownicy w czynnej służbie otrzymują 12 biletów jednorazowych, na cały rok. Tych biletów często nie mogą wykorzystać wskutek braku środków pieniężnych na wyjazd, a jeżeli już wykorzystali je, to zwyczajnie na tak krótkich linjach, że mówić można o groszowych oszczędnościach, zrobionych na biletach. Mamy też wypadki niewykorzystania biletów wskutek niemożności uzyskania urlopu w odpowiednim czasie.

Rodziny pracowników, które mogłyby z ulg (części uposażenia męża wzgl. ojca) korzystać, otrzymują zaledwie trzy bilety bezpłatne na rok. Rodzinom przysługuje wprawdzie prawo nabycia biletu według tabeli opłat ze zniżką specjalną, zniżka ta jednak staje się częstokroć nieaktualną, gdyż pracownik po zapłaceniu bieżących wydatków, niema pieniędzy nawet na zakup biletu ulgowego. U 80 procent pracowników tak właśnie sprawa się przedstawia.

Zwiększenie ilości biletów bezpłatnych dla rodzin byłoby obecnie — zwłaszcza po redukcji uposażeń — bardzo na czasie, tem więcej, że Władze kolejowe, ani Skarb Państwa nie poniosłyby z tego powodu żadnych wydatków, a rodziny pracownicze — szczególnie składające się z większej ilości osób, miałyby możność racjonalnego korzystania z przejazdów, czyto dla celów krajoznawczych, czy kulturalnych, i t. p.

Podkreślić wypada, że w większości wypadków trzy bilety, wydane dla rodziny, składającej się z większej ilości osób, wykorzystuje jeden tylko członek rodziny, gdyż zainteresowania większej rodziny są rozmaite, a same prawo do jazdy, nie może być wyłączną zachętą do podróżowania, wbrew własnym planom członków rodzin. Dziecko - uczeń szkoły wyższej zawsze chce pojechać w inną stronę, niż reszta najmłodszej rodziny, potrzebującej opieki rodziców.

Sprawa biletów bezpłatnych dla rodzin wymaga więc reformy tak przez zwiększenie ilości wydawanych biletów bezpłatnych, jak i uwzględnianie ilościowego składu każdej rodziny.

CZY JESTEŚ CZŁONKIEM KOLEJ. PRZYSPOSOB. WOJSKOWEGO?

sma, druki, opaski, dyplomy, hasła i rozkazy Straży Obyw.

Na ścianie prawej szkice, plany i mapy wykonane przez kartografję sztabu w czasie obrony Lwowa pod kierunkiem płk. Adama Hełm-Pirgo i jego syna inż. Marjana. Pośrodku ich fotografje.

Na ścianie naprzeciw okna karykatura gen. Jędrzejewskiego p. t.: „Lwów wolny!!!" (wł. gen. Jędrzejewskiego). Poniżej karykatura, rysowana przez Ant. Pawłowskiego, p. t.: „Patrol M. S. O." i fotografja grupy członków Straży Obywatelskiej. W rogu przy drzwiach do sali XII-tej, fotografja ś. p. Franciszka Manowardy, który poległ jako skaut, mając lat 13, w dniu 29. grudnia 1918 r.

Na stole, pośrodku, odezwy, rozkazy, dzienniki, odciski pieczęci ukraińskich i kartoteka internowanych w Kosaczowie.

Bardzo ciekawy materjał zebrany przez kol. Ostrowskiego zostanie niebawem zużyty w pracy, mającej wykazać rolę urzędnika kolejowego małopolskiego tak podczas zaboru, jak i w pierwszych latach niepodległości.

Dopłać do premji

Pewien pracownik na wysokiem stanowisku w służbie ruchu, otrzymuje dodatek wyrównawczy i funkcyjny, tak że pobory jego wynoszą brutto 470 zł. Od takich poborów opłaca się podatek nadzwyczajny 11 procent.

Jako pobierający oba podatki otrzymuje zamiast 40 zł. tylko 20 zł. premji przetokowej. Ale przyznanie premji podwyższa gażę do 510 złotych, co znów powoduje nałożenie nadzwyczajnego podatku, wysokości 14 procent.

Efekt jest taki, że obdarzony premją musi do niej dopłacić 3 zł. Oczywista zrezygnował z takiego podatku.

Jest to jeszcze jeden dziwoląg, który ułatwia ludziom życie. Doświadczając takich dobrodziejstw, pracownik wzrusza ramionami i śmieje się. Płakać nie warto...

Powody wykolejeń

(L.) Słyszy się często, że tu i ówdzie nastąpiło wykolejenie pociągów osobowych i towarowych, że wynikły szkody, że na „szczęście" nie było ofiar w ludziach. Szuka się wówczas winnych wśród personelu kolejowego i nierzadko nakłada się nawet kary na nich. A przecież w wielu wypadkach okazuje się, że mamy do czynienia z zamachem wykonanym przez złoczyńców w celu sabotażu, czy też ze

MIECZYSŁAW JANCZOWICZ-TERLECKI

„Na stacji"

Telegraf puka cicho, monotonnie, sennie,
Kropki, kreski i kropki wciąż wiążą się w słowa,
Słowa nic nie mówiące o życia gehennie,
Treść w nich zawsze zawarta jedna — urzędowa:
„Pociąg przybył", „odjechał", „stój", „wolna droga",
Okólniki, depesze, frazy, „krzyżowanie",
O bezpieczeństwo ludzi przebija w nich trwoga,
Niech im tylko nic złego w drodze się nie stanie! —
Urzędnik, jak na warcie żołnierz, trwa przy bloku,
Mechanizm, mu uległy musi być, jak dziecię,
Najmniejszy znak, czy sygnał ma bacznie na oku
I w służbie nie obchodzi go już nic na świecie.
Dzwonki dzwonią posłusznie, a każdy sygnałem
Jest jakiejś konieczności... w tej sygnałów mowę
Całą przestrzeń wsłuchana jest w skupieniu trwałem
Prócz podróżnych, dla których wszystko jest gotowe.
Czeka już na nich wszystko, długie, wolne szlaki,
Zwrotnice ustawione pewnie, należycie
Personal baczny zawsze, spokojny, jednaki
Bo trwa na posterunku gdzie idzie o... życie!

— — — — — — —

Dzwonki, zamki, sygnały, bloki, telefony,
Skupione nerwy, wieczne czuwanie na straży
Słuch i wzrok do najdalszych granic wytężony
To życie każdej stacji, życie kolejarzy. —

Lwów, styczeń 1936.

Zmiany w regulaminie przewozu osób

(I.) W miejsce dotychczas od 1. listopada 1928 obowiązującego regulaminu przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, wydano z ważnością od dnia 1. stycznia 1936. i ogłoszono w „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych" z r. 1935, Nr. 47, poz. 604, nowy Regulamin, mieszczący się w Taryfie osobowej, Cz. I., obowiązującej na kolejach żelaznych Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska.

Regulamin dzieli się na wstęp i 5 tytułów, analogicznie do podziału dawniejszego, z tem jednak, że brzmienie tytułów jest inne. Zniesiono obecnie podział tytułów na rozdziały i paragrafy, a wprowadzono jedynie podział na paragrafy. Całość obejmuje 74 paragrafy, podczas gdy w dotychczasowym regulaminie było 64. Ponadto zawiera Regulamin 4 załączniki, a to: I. cennik opłat za uszkodzenia i zanieczyszczenia wa-

swawolą osobników niezdających sobie sprawy ze swego czynu i że katastrofa jest wynikiem przesadnych częstokroć oszczędności. Wszak ilość obchodowych została ograniczona do minimum, niewystarczającego do zapobieżenia wypadków.

Cóż pomóc mogą w takich wypadkach wydawane przez władze kolejowe okólniki, wzywające do pouczania pracowników służby drogowej, że mają obowiązek ściśle przestrzegać postanowienie, zawarte w ust. (3) paragr. 4 „Przepisów Nr. R. 3.", że należy stale zwracać uwagę przy szkoleniu, czy pracownicy ci są w dostatecznym stopniu obznajomieni z treścią przytoczonego postanowienia, skoro ci pracownicy nie są w stanie przed przyjazdem pociągów skontrolować odcinka, powierzonego ich pieczy.

Jesteśmy jednak zdania, że Ministerstwo Komunikacji wydając okólnik Nr. R. O. V. 210/70 z dnia 19. lipca 1935 o pouczeniu pracowników służby drogowej, pracujących na linji, myślało o zwiększeniu ich ilości.

Doroczne Zebranie Koła Lwowskiego

W myśl postanowień statutu, doroczne walne zgromadzenie członków lwowskiego Koła Z. U. P. odbyło się dnia 28. stycznia. Zebranie otworzył prezes Koła, kol. J. Tężycki, zapraszając na sekretarza kol. Strzeleckiego.

Po przyjęciu porządku dziennego, odczytano protokół, poczem prezes złożył sprawozdanie z działalności za 1935 rok. W poruczonym zakresie Koło zorganizowało wiele zebrań koleżeńskich o charakterze towarzyskim, oraz było inicjatorem uroczystych zebrań pracowników umysłowych. Co poniedziałku i czwartku kwitł miły bridż, a lokal związkowy gromadził kolegów na przyjemnych dyskusjach. Wielkie znaczenie miała praca społeczna na szerszym terenie tak z okazji wyborów, jak i innych waszych dla państwa wydarzeń. W okresie żałoby wzięło Koło udział w pielgrzymce na Sowiniec. Zorganizowano też interesujący turniej szachowy. Zarząd Koła załatwił 187 pism, a sekretarjat miał wiele pracy, ponieważ Koło liczy 300 członków. Posiedzeń Zarządu było 10.

Sprawozdanie kasowe złożył skarbnik kol. Stefaniszyn, imieniem zaś Komisji rewizyjnej wniosek na absolutorjum postawił kol. Dobrzyniecki, po zbadaniu dokumentów i ksiąg kasowych.

Po sprawozdaniu wywiązała się dyskusja, w trakcie której kol. Trześniowski poinfor-

gonu lub inwentarza kolejowego. II. wzór kwitu bagażowego, III. wzór listu ekspresowego i IV. wzór zlecenia zmiany w umowie o przewóz przesyłki ekspresowej.

W tytule I. obejmującym 9 paragrafów, uwzględniono odchylenia od paragrafu omawiającego obowiązek przewozu, dla linij, położonych na obszarze W. M. Gdańska. Pozatem wprowadzono unormowanie kompetencji organów kolejowych w razie sporów między podróżnymi, oraz zażaleń na działalność organów kolejowych, określono walutę w jakiej dokonywać należy zapłat, wzgl. wypłat w kasach kolejowych, dalej odpowiedzialność kolei za swój personel i rozrachunek między kolejami, którychto postanowień dawny regulamin w tym tytule nie zawierał.

Normy te wymagają szczegółowego omówienia, wskutek ich ważności i dlatego nie od rzeczy będzie je treściwie omówić. Kolej zasadniczo nie może odmówić przewozu, jeżeli można go dokonać zwykłemi środkami przewozowemi i każda kasa biletowa obowiązaną jest wystawić bilet do stacji będącej docelową dla podróżnego. Obowiązek ten nie dotyczy tylko stacyj. leżących na obszarze W. M. Gdańska, które wydają bilety podróżnym najdalej do Gdyni, Kartuz, Kokoszek, Skarszawy i Tczewa. Podróżni udający się do stacyj w Polsce poza temi stacjami leżących, obowiązani są w tych stacjach zaopatrzyć się w bilety na dalszy przejazd.

Zażalenia na organy kolejowe, ustne lub pisemne ma kolej rozstrzygnąć i rozpatrzeć w czasie możliwie krótkim.

Na każdej stacji winien znajdować się wykaz cen biletów na przejazd od tej stacji do innych bardziej uczęszczanych i wykaz opłat za przewóz bagażu.

Taryfy są zasadniczo jednakowo względem wszystkich stosowane i odrębne układy o zniżkę opłat są nieważne. Dozwolone są zniżki, należycie ogłoszone, dostępne w równej mierze dla każdego, kto dopełni warunków stosowania zniżki, lub za zgodą władzy zwierzchniej, doraźne dla przewozów w celach dobroczynnych, krajoznawczych i społecznych.

Wszelkich zapłat i wypłat należy zasadniczo dokonywać w walucie krajowej. Na stacjach lub w pewnych komunikacjach, gdzie tego zachodzi potrzeba, może kolej według swego uznania zarządzić przyjmowanie zapłaty także w walucie obcej, po kursie podawanym do wiadomości w wywieszkach przy okienkach kasowych, lub w inny odpowiedni sposób.

Kolej odpowiada za swój personel oraz osoby, któremi się posługuje, o ile spełniają czynności do których kolej jest zobowiązaną. *(dr. i.)*

mował zebranych o aktualnych pracach Zarządu Głównego. Mówił o współpracy naszego prezydjum z Z. K. P., o funduszu zdrojowiskowym i o bieżących sprawach zawodowych, które nie przedstawiają się zbyt pomyślnie. Przemówienie to było wyczerpujące i spotkało się z podzięką zebranych.

Podczas przerwy obradowała Komisja matka dłuższy czas i zaproponowała nowe władze Koła, które przedstawiają się następująco:

Prezes — Tężycki, zarząd — Szymański, Stefaniszyn, Borysławski i Stokłosa, zastępcy — Skrabek i Szwarc, Komisja rewizyjna — Krzeczkowski, Kulikowicz, Ornstein, zastępca — Korbel.

Delegaci na Zjazdy: Matula, Węgrzyn, Curyk, Krechowiecki, Najwer i Łucek.

Zebranie trwało ponad 3 godziny.

ZEBRANIE
Koła ZUP w Samborze

Dnia 25. stycznia odbyło się doroczne walne zgromadzenie członków Koła Z. U. P. w Samborze.

Zgromadzenie zagaił kol. Nakoneczny. Następnie poświęcił krótkie przemówienie Cieniom zmarłego Wodza Narodu I. Marszałka Polski, J. Piłsudskiego, wzywając obecnych do powstania z miejsc i 3 minutowej ciszy.

Pamięć zmarłych kolegów ś. p. Filipowicza i Radziejowskiego uczczono powstaniem z miejsc.

Protokół z ost. wal. zgr. odczytany przez sekretarza kol. Dymka, został bez poprawek przyjęty.

Kol. Prezes składając sprawozdanie z działalności Zarządu Koła zaznacza, że Zarząd odbył 6 posiedzeń i jedno Nadzwyczajne Wal. Zgrom. Zarząd interwenjował w Zarządzie Okr. w sprawie przeszeregowania kol. Hawalewicza, Malca i Zimniaka. Z wystąpień Koła na zewnątrz należy podnieść, że tak Zarząd, jak i członkowie Koła brali żywy udział we wszystkich uroczystościach narodowych i imprezach okolicznościowych. Członkowie Koła pracują czynnie we wszystkich organizacjach kolejowych, a praca społeczna znajduje u nich zawsze poparcie, z poświęceniem wolnych chwil od zajęć służbowych.

Imieniem Kom. rewiz., kol. Jurkiewicz złożył sprawozdanie kasowe, zaznaczając, że stan Kasy Koła wynosi 136 zł. 33 gr., Kasy Koleż. 1197 zł. 72 gr. Wobec znalezienia we wzorowym porządku obu kas i księgowości udziela Waln. Zgrom. absolutorjum ustępującemu Zarządowi.

Polska kolejka linowa

(Lb) Niezależnie od dyskusji w prasie codziennej winniśmy poznać nowego „kolegę służbowego" jakim jest kolej linowa. Oto stan faktyczny.

W Warszawie utworzono „Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolei Linowej Zakopane (Kuźnice) — Kasprowy Wierch", które otrzymało od Ministra Komunikacji jako kompetentnej władzy koncesję na budowę i eksploatację wspomnianej kolei, o trakcji elektrycznej, pod warunkiem, że budowa ukończona zostanie w przeciągu jednego roku.

Koncesję nadał Spółce Minister Komunikacji na 25 lat, t. j. do roku 1960, z tem zastrzeżeniem, że Rząd ma prawo wykupić całe przedsiębiorstwo po upływie 15 lat od daty otwarcia ruchu.

Po myśli postanowień koncesji, obowiązaną jest Spółka własnym kosztem wybudować kolej zgodnie z planami, zatwierdzonemi przez Ministra Komunikacji, oraz wykonać wszelkie roboty, mające na celu zabezpieczenie istniejących stosunków wodnych i drogowych, jakoteż innych interesów publicznych.

Nadzór nad budową kolei wykonywać będą organa Ministerstwa Komunikacji.

Kolej winna być zaopatrzoną we wszystkie urządzenia, niezbędne do eksploatacji i utrzymaną w stanie zupełnej sprawności, zapewniającej bezpieczeństwo. Przy wszelkich robotach i dostawach mają być uwzględnione polskie siły robocze i przemysł krajowy.

Taryfy na przewóz osób i bagażu będą zatwierdzone przez Ministerstwo.

Zatrudniony przy eksploatacji kolei personel, winien być kwalifikowany i umundurowany. Za wszelkie szkody i wypadki, powstałe z powodu budowy i eksploatacji kolei odpowiada wyłącznie Spółka. Kierownictwo kolei pod względem administracyjnym i technicznym sprawować ma osoba, zatwierdzona przez Ministra Komunikacji.

Kapitał budowlany, na który składa się kapitał zakładowy i sumy, uzyskane z operacyj kredytowych, służy na pokrycie kosztów założenia spółki, oprocentowania pożyczek, nadzoru państwowego i kapitału obrotowego. Pożyczki zaciągać może Spółka dla celów budowy i utrzymania kolei tylko na podstawie uprzedniego zezwolenia Ministra Komunikacji i na warunkach, ustalonych w tem zezwoleniu. Zysk przeznacza się na umorzenie zobowiązań, potem Spółka może udziałowcom przyznać dywidendę w wysokości do 8 procent.

Walne Zgrom. przyjęło do wiadomości sprawozdanie z działalności Zarządu Koła.

Na wniosek kol. Geroda, wybrano jednogłośnie nowy Zarząd Koła w następującym składzie:

Prezes: Nakoneczny Wiktor, st. ases. R. O., zast. Gerod Franciszek, ases. R. S.; sekretarz: Dymek Rudolf, ases. R. S. — zast. Wajda Kazimierz, adjunkt R. O.; skarbnik: Maćkowski Jan, ases. M. D. — zast. Lisikiewicz Juljan, ases. R. O.; ławnicy: Pancerz Karol, ases. R. S. i Chmura Józef, referendarz R. O.; delegat na Zjazdy Okręgowe i Główne: Nakoneczny Wiktor, zast. Śpiewak Antoni, asesor R. O.

Komisja rewizyjna: przewodnicz. Modlinger Marcin adjunkt, członkowie: Jurkiewicz Józef, asesor i Mierzwa Jan adjunkt R. S.

Po odczytaniu nowego regulaminu Kasy koleż. i dłuższej dyskusji, na wniosek kol. Modlingera postanowiono stosować nowy regulamin od 1. lutego b. r., z tem, że dotychczas włożone wkładki po 5 zł. na fundusz Kasy koleż. pozostają nadal bezzwrotne, a nowowstępującym kolegom do Kasy koleż. zwracać się będzie wpłacone udziały. Dotychczasowe pożyczki pozostają na starych warunkach do czasu spłacenia przez dłużników.

Kol. Nakoneczny żegnając przeniesionego do Stryja kol. Asarabowskiego, podnosi, że Koło samborskie ponosi wielką stratę wytrawnego współpracownika na niwie związkowej. Życzy mu powodzenia na nowym posterunku służbowym.

Po wyczerpaniu porządku dziennego kol. Prezes zamknął zgrom. trzykrotnym okrzykiem nacześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, Jej Prezydenta Prof. Dr. I. Mościckiego i Z. U. P.

Święte słowa

Ostatnio ukazała się bardzo ciekawa książka gen. Sławoj - Składkowskiego, p. t.: „Strzępy meldunków".

W pewnym ustępie pisze autor, że Marszałek wyrażał się, jak zwykle gorzko o protekcji, mówiąc „ta mała protekcja w Polsce — Polskę powoli zniszczy. To najbardziej świńskie narzędzie zepsucia. Jest w tem masę brudu i paskudztwa".

Spółce nie wolno obdłużyć, ani zbywać majątku nieruchomego kolei bez uprzedniego zezwolenia Ministra Komunikacji.

W wypadku unieważnienia koncesji, lub wykupu kolei, wypłaca Ministerstwo Spółce kapitał zakładowy według wartości nominalnej udziałów i przejmując majątek ruchomy i nieruchomy kolei wraz z wszystkiemi przynależnościami, przejmuje również do zapłaty nieumorzone długi Spółki, zaciągnięte na rzecz koncesjonowanej kolei.

Po upływie terminu koncesji, t. j. z końcem roku 1960 przechodzi kolej wraz z gruntami, budowlami i przynależnościami bez żadnych ciężarów, natychmiast bez odszkodowania, na własność Skarbu Państwa.

Kolejka uruchomiona zostanie z końcem lutego 1936 r. Wszystkie stacje otrzymały piękny materjał propagandowy dla kolejki, skąd koledzy poznają wiele ciekawych szczegółów turystycznych.

Chlubny początek

W dniu 23 stycznia b. r. w salach Kasyna urzędniczego przy ul. Brackiej w Warszawie, imieniem pracowników kolejowych, pożegnały Związki zawodowe ustępującego Pana Ministra Komunikacji, inż. Michała Butkiewicza, witając równocześnie Pana pułkownika Ulrycha, jako nowego Ministra.

Po raz pierwszy w dziejach kolejnictwa byliśmy świadkami podniosłej uroczystości, gdzie nowy Pan Minister, obejmując zwierzchnictwo tak wysokiego urzędu, rozpoczął swą działalność od bezpośredniego zetknięcia się z pracownikami kolejowymi, reprezentowanymi przez Związki zawodowe.

Imieniem Związków, Kolejowego Przysposobienia Wojskowego i Rodziny Kolejowej przemówił Pan poseł Starzak, żegnając ustępującego Pana Ministra inż. Michała Butkiewicza i równocześnie przywitał Pana pułkownika Ulrycha jako nowego zwierzchnika Kolejnictwa Polskiego.

Następnie Pan Minister Butkiewicz, żegnając pracowników kolejowych, podziękował im za lojalną i ofiarną pomoc, w spełnieniu ciężkiego zadania, podkreślając wysokie zrozumienie nałożonych obowiązków dla potrzeb państwowych.

ZAPROSZENIE
na Walne Zgromadzenie

Członków Spółdzielni Oszczędnościowej i Kredytowej Umysłowych Pracowników Kolejowych we Lwowie

które odbędzie się w niedzielę, dnia 23. lutego 1936 r., o godzinie 10-tej, w lokalu własnym przy ul. Szopena 6., z następującym porządkiem dziennym:

1) Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia.
2) Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
3) Odczytanie sprawozdania z lustracji Spółdzielni przez Związek Spółdzielni i Zrzeszeń Pracowniczych w Warszawie — Oddział we Lwowie, jako Związku Rewizyjnego.
4) Sprawozdanie Zarządu z czynności i rachunków za rok 1935.
5) Sprawozdanie Rady Nadzorczej i z czynności, nadzoru i kontroli w przedmiocie sprawozdania Zarządu i w przedmiocie bilansu za rok 1935, tudzież wniosek Rady Nadzorczej co do udzielenia Zarządowi absolutorjum za rok 1935 i zatwierdzenie bilansu.
6) Rozdział czystego zysku za rok 1935.
7) Uchwalenie preliminarza budżetowego na rok administracyjny 1936.
8) Oznaczenie granicy najwyższego obciążenia Spółdzielni.
9) Oznaczenie najwyższej sumy kredytu dla jednego członka Spółdzielni.
10) Wybór członków Rady Nadzorczej.
11) Wolne wnioski i interpelacje.

W razie braku kompletu przewidzianego statutem odbędzie się Walne Zgromadzenie w godzinę po ustalonym wyżej czasie, bez względu na ilość obecnych członków.

Ze względu na ważność spraw, uprasza się wszystkich P. T. Członków o punktualne przybycie.

Za Zarząd:
Białowąs, m. p.

Plotki, plotki...

Dla urozmaicenia, pojawiły się ostatnio pogłoski o obniżce poborów o 15 procent i o mających nastąpić opłatach na fundusz emerytalny.

Na ten temat mówi się coraz częściej wśród personelu i każdy oblicza sobie „wysokość" zmienionych poborów.

Wreszcie zabrał głos Pan Minister Ulrych, który w słowach szczerych i prostych, — w słowach żołnierza o chlubnej przeszłości, na którego piersi widnieją wielkie dowody odwagi i wielkich czynów dla Polski, — wykazał żywe zrozumienie potrzeb kolejnictwa i zainteresowanie losem pracownika.

Rycerskie stanowisko P. Ministra znane jest najszerszemu ogółowi naszego społeczeństwa. Pan Minister spodziewa się, że równie rycerskie stosunki panować będą i wśród personelu kolejowego. Zbratanie armji z kolejnictwem nastąpiło już podczas prac niepodległościowych i na terenie wojny. A nic nie jest tak silne, jak braterstwo, zawarte w boju i trudzie.

I my ze swej strony żywimy niepłonną nadzieję, że pod godnem zwierzchnictwem, przetrwamy chwile ciężkich doświadczeń w uzyskaniu lepszego jutra. Równocześnie składamy Panu Ministrowi najszczersze życzenia w pracy na nowem stanowisku. Oby zgodne wysiłki Wysokiego Ministerstwa i oddanego P. Ministrowi personelu doprowadziły do dalszego rozwoju i umocnienia Państwa i kolejnictwa.

Nowe uzdrowisko Z. U. P.

Rok bieżący przyniesie naszym członkom miłą niespodziankę w postaci nowego letniska - uzdrowiska w okolicach górskich, Małopolski zachodniej.

Z dużem zainteresowaniem śledzą nasi Koledzy rozpoczęty w tym kierunku tok prac Zarządu Głównego i Komisji zdrojowiskowej. Nie chcemy chwilowo podawać bliższych szczegółów, aż do definitywnego zatwierdzenia tych spraw przez plenum Zarządu Głównego, niemniej jednak pozwalamy sobie zapewnić członków, że w bieżącym sezonie letnim będą mogli korzystać z nowego, własnego uzdrowiska. W związku z powyż-

PRZY OTRZYMYWANIU POBORÓW SPRAWDŹ, CZY POTRĄCONO CI WKŁADKĘ DO Z. U. P.

Dla pocieszenia, mają być awanse. Ci, którzy pobierają dodatek wyrównawczy, zostaną przeszeregowani, ci, którzy zasługują na przeszeregowanie, dostaną awans tytularny. Pieniądze i korzyści z awansów, dostaną ci trzeci. I każdy spodziewa się, że on właśnie będzie do tej grupy należeć.

Faktów jeszcze niema, więc plotki, plotki...

Opłatek we Lwowie

Dnia 18. stycznia odbył się we Lwowie doroczny opłatek członków Z. U. P.

Przy opłatku zgromadziło się zgórą 60 Kolegów, do których przemówił pięknie prezes Zarz. Głównego, kol. Wacław **Trześniowski.**

Wspólna kolacja przeciągła się do godz. 23, poczem starsi zasiedli do brydża, a młodzi jęli się tańców. Nastrój panował doskonały, tak, że miłe zebranie skończyło się o 3 rano.

PODZIĘKOWANIE.

Całem sercem dziękuję Czcigodnemu Panu Koledze Stanisławowi Tarczyńskiemu za pierwszorzędną, rzeczową obronę przed Okręgową Komisją Dyscyplinarną we Lwowie i przed Wyższą Komisją Dyscyplinarną przy Panu Ministrze Komunikacji w Warszawie, za co zachowam Mu głęboką wdzięczność koleżeńską na całe życie.

Tracz Franciszek,

st. asesor i zawiad. stacji w Potutorach.

Raz jeszcze przypominamy, że poniedziałki i czwartki przeznaczone są dla **B R I D G E'A** w lokalu lwowskim ZUP przy ul. Szopena 6/I p.

ADRES

W. P. ....

....

....

Używanie poczty kolej. dozwolono Reskryptem M K. nr. 378/25

szem Zarząd Główny zwołuje plenarne posiedzenie do Nowego Sącza, na dzień 16. b. m, zamiast do Lwowa i prawdopodobnie już w następnym numerze „Czasopisma" podamy Kolegom dokładne informacje.

Do Sekretarzy!

Wobec odbycia walnych zebrań w Kołach, prosimy Pp. Sekretarzy o śpieszne nadesłanie sprawozdań dla Czasopisma.

Sekretarzów Okręgów prosimy o nadsyłanie materjałów z posiedzeń dla wykorzystania w Czasopiśmie.

REDAKCJA.

CZŁONEK NASZEGO ZWIĄZKU NOSI ODZNAKĘ Z. U. P.

w służbie, życiu publicznem i towarzyskiem. Odznaka Z. U. P. wskazuje, iż jej posiadacz jest urzędnikiem kolej. z wykształceniem średn.

P I S M O R E D A G U J E K O M I T E T

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: LWÓW, UL. SZOPENA 6, I. p. KONTO W PKO. NR. 505 398. TEL. 288-83

WYDAWNICTWO ZARZĄDU GŁÓWNEGO „ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH„

DRUKARNIA „SŁOWA POLSKIEGO", LWÓW, ZIMOROWICZA 15. REDAKTOR ODPOW.: WŁAD. KALINOWSKI